

Partial Translation of

Japanese Laid-Open Utility Model Publication No. 59-18659

4. Brief Description of Drawing

Fig. 1 is a plan view showing an embodiment of an air tank cooling device for brake according to the present utility model,

Fig. 2 is a side view of the air tank cooling device of Fig. 1, and

Fig. 3 is a rear view of the air tank cooling device of Fig. 1.

- (1) Cab main sill
- (2) Cab grill
- (3) Rear cross sill
- (4) Duct
- (7) Air blowout part
- (8) Air tank for brake

公開実用 昭和 59— 18659

19 日本国特許庁 (JP)

11 実用新案出願公開

12 公開実用新案公報 (U)

昭59—18659

51 Int. Cl.³
B 60 T 17 06
5 00

識別記号

庁内整理番号
7405 -3D
7146 -3D

43 公開 昭和59年(1984)2月4日

審査請求 未請求

(全 頁)

54 ブレーキ用エアタンク冷却装置

自動車工業株式会社東京自動車
製作所川崎工場内

21 実 願 昭57—114057

71 出 願 人 三菱自動車工業株式会社

22 出 願 昭57(1982)7月29日

東京都港区芝5丁目33番8号

72 考 案 者 田口和夫

74 復 代 理 人 弁理士 岡本重文 外2名

川崎市中原区大倉町10番地三菱

明 細 書

1. [考案の名称]

ブレーキ用エアタンク冷却装置

2. [実用新案登録請求の範囲]

車体前面のキャブグリル近傍の冷風案内用中空部を夫々に有するキャブメインシル及びリヤクロスシルを連設し、同リヤクロスシルの中空部にマッドガードに取付けたダクトを連通するとともに、同ダクトの先端部のエア吹出口をブレーキ用エアタンクに対設してなることを特徴とするブレーキ用エアタンク冷却装置。

3. [考案の詳細な説明]

本案は車体前面のキャブグリル近傍の冷風案内用中空部を夫々に有するキャブメインシル及びリヤクロスシルを連設し、同リヤクロスシルの中空部にマッドガードに取付けたダクトを連通するとともに、同ダクトの先端部のエア吹出口をブレーキ用エアタンクに対設してなることを特徴とするブレーキ用エアタンク冷却装置に係り、その目的とする処は、簡単な構成でブレーキ用エアタンク

(1)

を冷却し、同タンク内の圧縮空気の気水分離を向上するように構成された、改良されたブレーキ用エアタンクの冷却装置を供する点にある。

本案においては前記したように、キャブメインシル及びリヤクロスシルにおける車輛前面のキャブグリル近傍の冷風案内用の各中空部、及びマッドガードに取付けられたダクトが連通しており、且つ同ダクトの先端部のエア吹出口がブレーキ用エアタンクに対設されているので、キャブグリル附近の冷風が順次前記キャブメインシル及びリヤクロスシルの各中空部を通つてダクト内に導入され、同ダクト先端部のエア吹出口よりブレーキ用エアタンクに噴射されることによつて同エアタンクの表面が冷却される。

この結果、同タンク内の圧縮空気の気水分離が向上され、ブレーキ用エアパイプ、及びブレーキ機器内の発錆によるブレーキ欠陥が防止されるものである。

本案においてはこのように、車輛前面のキャブグリル近傍の冷風を利用し、これをキャブメイン

(2)

シル及びリヤクロスシルの中空部を経由して、マツドガードに取付けられたダクト先端部のエア吹出口より噴射することによつてブレーキ用エアタンクを冷却するようにしたものであつて、特別の動力を必要とすることなく、簡単な構成で前記エアタンクを効果的に冷却しうるものである。

以下本案は図示の実施例について説明する。

(1)はキャブグリル(2)近傍の冷風の導入されるように構成された中空断面のキャブメインシルで、同キャブメインシル(1)の後方にはその中空部に連通する中空断面を有するリヤクロスシル(3)が接続されている。

(4)はダクトで、シャシフレーム(5)に固定されたマツドガード(6)に取付けられ、前記リヤクロスシル(3)にその中空部に連通するように接続され、前記ダクト(4)の先端部のエア吹出口(7)がシャシフレーム(5)に装架されたブレーキ用エアタンク(8)に対向している。

なお図中(9)はタイヤ、(10)はバッテリーボックス、(11)はダクト(4)とリヤクロスシル(3)とを接続する接

(3)

統用シールゴムで、キャブテイルト時はこの部分でダクト(4)とリヤクロスシル(3)とが切離されるようになつている。

図示の装置は前記のように構成されているので、車輛前面のキャブグリル(2)附近の冷風はキャブメインシル(1)及びリヤクロスシル(3)の中空部を経由してダクト(4)に導入され、同ダクト(4)の先端部のエア吹出部(7)からブレーキ用エアタンク(8)に吹出されて同エアタンク(8)の表面が冷却され、同タンク(8)内の圧縮空気の気水分離が向上することによつて、ブレーキ用エアパイプ及びブレーキ機器内の発錆に基因するブレーキ欠陥が防止されるものである。

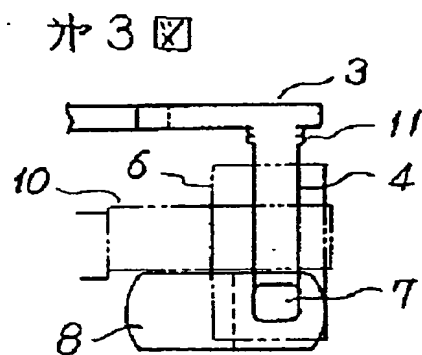
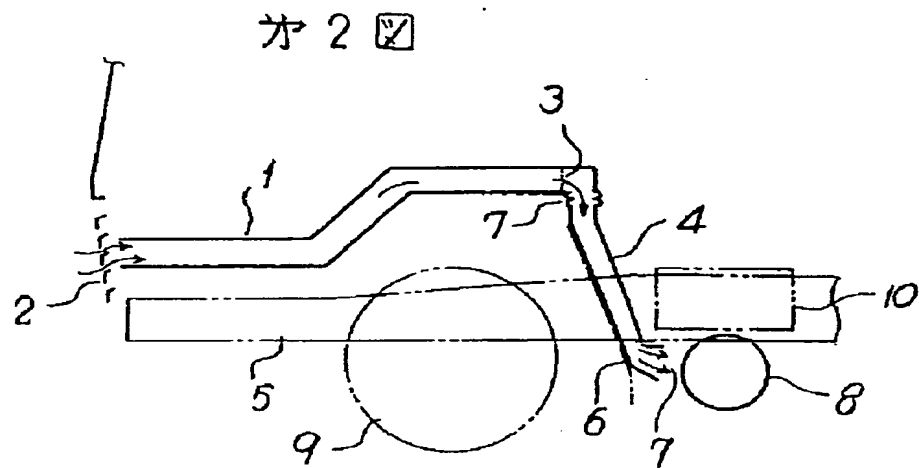
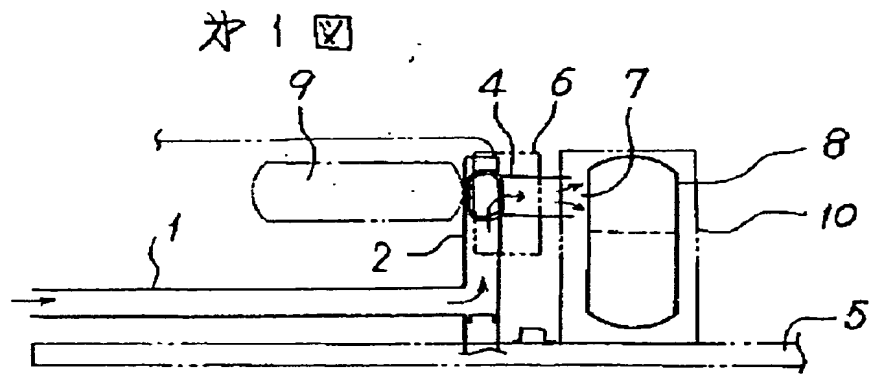
4.〔図面の簡単な説明〕

第1図は本案に係るブレーキ用エアタンク冷却装置の一実施例を示す平面図、第2図はその側面図、第3図はその背面図である。

(1)…キャブメインシル、(2)…キャブグリル、(3)…リヤクロスシル、(4)…ダクト、(7)…エア吹出部、(8)…ブレーキ用エアタンク

復代理人 弁理士 岡本重文外2名

(4)



543

伊藤 59-186-19

後代連入并理上 岡本 廣 文 外: 名